Wilhelm (Ihno Adolph) v. FREEDEN, Gründer der Seewarte

geb. 12.5.1822 in Norden, gest. 11.1.1894 in Bonn



Wilhelm Ihno Adolf v. Freeden, † am 11. Januar.

Wilhelm v. Freeden wurde als Sohn des Kapitäns Adolph Ihnen J. v. Freeden und seiner Frau Albertina Warner, geb. Peters, einer Juister Kapitänstochter, in Norden geboren. 1841 absolvierte v. Freeden in Aurich die Reifeprüfung und studierte zunächst an der Bonner Universität Mathematik und Astronomie. Hierauf folgte ein zweijähriger Aufenthalt in Göttingen. Zu seinen akademischen Lehrern in den Fächern Mathematik, Chemie und Physik zählten u.a. Carl Friedrich Gauss, Friedrich Wöhler (Entdecker der Harnstoff-Synthese 1828) und Johann Benedikt Listing (Schüler von C.F. Gauss).

Ende Mai 1845 erhielt v. Freeden eine Lehrer-Stelle an der Provinzialschule Jever. Nach der Revolution von 1848 gab v. Freeden gemeinsam mit seinem Kollegen Dagobert Böckel zwei Jahre lang die „*Freien Blätter für das freie Volk*“ heraus. Seine politische Haltung kann als links-liberal bezeichnet werden, was für damalige Bürger einen direkt „umstürzlerischen“ Geruch hatte.

1856 wurde der nautische Unterricht in Elsfleth nach dem Vorbild der Bremer Navigationsschule neu organisiert, und Wilhelm v. Freeden wurde der erste Lehrer an der Navigationsschule Elsfleth. Vier Jahre später, 1860, wurde er zu deren Rektor ernannt.

1862 veröffentlichte er ein Büchlein über die Entwicklung und die Inhalte des nautischen Unterrichts in Elsfleth, worin er u.a. die Baulichkeiten des Schullokals bemängelte und für eine Verlegung der Navigationsschule nach Oldenburg eintrat. Als Gründe dafür führte er an, das Leben in Elsfleth sei „vorwiegend schiffermäßig", und allein die Hauptstadt des Großherzogtums böte „die größte Gewähr für leichtestes und angenehmstes Fortkommen in jeglicher Beziehung". Dagegen protestierten (*natürlich*) mehrere Elsflether Bürger in einer Druckschrift, die als Beilage zur Oldenburger Zeitung erschien.

1864 legte v. Freeden ein umfassendes nautisches Lehrbuch vor (*Handbuch der Nautik und ihrer Hülfswissenschaften*). Er war als Nachfolger des Emder Navigationslehrers Heinrich Carl Begemann, der 1866 in den Ruhestand ging, im Gespräch. Da er jedoch eine grundlegende Umgestaltung des hannoverschen Navigationsschulwesens zur Bedingung machte, und für sich eine Position forderte, die derjenigen des Königlich Preußischen Navigationsschuldirektors gleichkam, zerschlug sich die Sache.

Mit der Schaffung des Norddeutschen Bundes, dessen Verfassung 1867 in Kraft trat, ergab sich die Notwendigkeit für eine umfassende Neuordnung und Vereinheitlichung des nautischen Ausbildungswesens in allen Staaten des

Bundes, an der W. v. Freeden einigen Anteil hatte.

Fischdampfer „Arthur Breusing"



Als Vorsitzender des 1865 gegründeten Elsflether Reeder- und Schiffervereins „Concordia" richtete er noch im selben Jahr eine Petition an den Bundesrat, die bisher auf die jeweilige Heimatflagge beschränkte Gültigkeit der Steuermanns- und Schifferzeugnisse zu beseitigen, weil eine allgemeine Freizügigkeit im Interesse des gesamten Schifferstandes sei. Die Vorverhandlungen zu einer Vereinheitlichung der Steuermanns- und Schifferzeugnisse fanden 1868/69 in Berlin statt. Als Delegierte der See-Anrainer-Staaten waren unter anderen Wilhelm v. Freeden und Arthur Breusing entsandt worden. Die Vorstellungen der Küstenanrainer Hamburg, Bremen, Mecklenburg und Oldenburg ließen sich allerdings gegen die Stimmenmehrheit Preußens nicht durchsetzen.

Nach dem Tod seines Vaters und Schwiegervaters gelangte er in den Besitz eines ansehnlichen Erbes und konnte es sich leisten, zum 1. September 1867 aus dem Staatsdienst auszuscheiden.

Er gründete 1867 in Hamburg unter Einsatz erheblicher eigener Mittel das private Institut der *Norddeutschen Seewarte*. v. Freeden war Leiter und zugleich Hauptbeschäftigter dieses Instituts. Die Norddeutsche Seewarte wurde von den Handelskammern von Hamburg und Bremen, vom Norddeutschen Bund und von mehreren großen Reedereien subventioniert.

1871 kam der Hydrograph und Geophysiker Georg v. Neumayer nach Hamburg zurück. Er hatte sich bereits 1865 für die Gründung eines nautisch-meteorologisch-hydrographischen Instituts eingesetzt. Er ist der Gründer und spätere Vorsitzende der Internationalen Polarkommission und er ist Namensgeber der heutigen deutschen Forschungsstation „Neumayer III" in der Antarktis.

Im Lebenslauf v. Freedens, wie er von der „Ostfriesischen Landschaft" veröffentlicht worden ist, geht es jetzt so weiter: *„Gemeinsam mit v. Freeden entwarf er* (von Neumayer) *einen Organisationsplan für die Norddeutsche Seewarte, zu deren erster, bereits bestehender „Abteilung für Seefahrt" eine zweite „Abteilung für Meteorologie und terrestrische Physik" hinzukommen und das Institut unter Reichsaufsicht gestellt werden sollte".* Im Wikipedia-Eintrag zu Georg v. Neumayer klingt das etwas anders: *„1865 regte v. Neumayer die Schaffung einer Deutschen Seewarte an, worauf am 1. Januar 1868 unter Beteiligung Wilhelm von Freedens die Norddeutsche Seewarte gegründet wurde".* Es kommt eben immer auf den Standpunkt an!

Aufgabe der Norddeutschen Seewarte war es, Schiffsführern genaue Vorschläge für die optimale Bestimmung ihrer Fahrtrouten zu geben und dadurch die Reisezeit sowie die Kosten zu verringern. Dabei sollten nach dem Vorbild des amerikanischen Leutnants Matthew F. Maury die neuesten natur-

wissenschaftlichen, geographischen und ozeanographischen Erkenntnisse zur Routenplanung herangezogen werden. v. Freeden verfasste selbst fast 800 solcher Fahrtanweisungen, die durch eingehende Befragung der Kapitäne und die systematische Auswertung der Schiffstagebücher stets auf dem neuesten Stand gehalten wurden. v. Freeden entwickelte eine ausgedehnte Tätigkeit und Korrespondenz nach allen Weltteilen in Bezug auf praktische Segelanweisungen, Ozeanographie, Schifffahrtsstatistik, ozeanische Meteorologie und Sturmwarnungen. Später wurden auch Flaschenposten in großer Anzahl eingesetzt, um die Meeresströmungen zu erkunden. Am 21. Januar 2018 wurde in Australien eine Flaschenpost gefunden, die am 12. Juni 1886 im Auftrag der Deutschen Seewarte von der deutschen Bark *Paula* in den Indischen Ozean geworfen worden war. Dieser Fund mit über 131 Jahren Laufzeit ist die weltweit älteste bekannte Flaschenpost.

Rückblickend konnte v. Freeden 1875 feststellen, daß seine Routenberatungen den Schiffen auf der Ausreise im Mittel 7,1 Tage und auf der Heimreise 4 Tage Zeitersparnis eingebracht hatten.

Die Norddeutsche Seewarte wurde im Februar 1875 aufgelöst. Ihr Aufgabengebiet wurde von der neugegründeten *Deutschen Seewarte* übernommen, deren Chef v. Freeden natürlich gern geworden wäre.

Aber mit einem kritischen „Hansa"-Artikel über eine kaiserliche „Verordnung zur Vermeidung von Schiffskollisionen“ hatte v. Freeden 1872 sowohl in Hamburg als auch bei der Admiralität in Berlin Anstoß erregt. Es kam hinzu, daß er - hierin seinem Bremer Kollegen Arthur Breusing nicht unähnlich - als kompetenter Navigationslehrer mit ausgedehnten Kenntnissen zwar hochgeschätzt war, aber einen schwierigen Charakter besaß, der zu anmaßendem Verhalten und Unverträglichkeit neigte. Dadurch hatte v. Freeden manchen gegen sich aufgebracht. Zu seinen Gegnern zählte insbesondere der Chef der Admiralität, General der Infanterie Albrecht v. Stosch, ein knallharter, hochdekorierter Haudegen. *(in der noch jungen Kaiserlichen Marine gab es damals noch keinen Admiral! Deswegen war ein General der Infanterie Chef der Admiralität!)*

In einer anonymen Denkschrift wurde, zum Teil unberechtigte, Kritik an der Arbeit der Seewarte laut. Das Material hierfür hatte Georg von Neumayer geliefert (!), der durch v. Stosch 1872 in das Amt eines „Hydrographen der Admiralität" berufen worden war. W. v. Freeden wünschte, sein Institut in eine neu zu schaffende „Oberseebehörde" des Reiches einzubringen. Diese neue Behörde kam jedoch aufgrund von Partikularinteressen der Hansestädte nicht zustande. Die Deutsche Seewarte wurde der Admiralität unterstellt und v. Neumayer zu deren Direktor ernannt *(man beachte das kleine G´schmäckle, das diesem Vorgang anhaftet)*.

Dadurch fühlte sich v. Freeden zu Recht brüskiert. Man hatte ihm lediglich einen Abteilungsleiterposten angeboten. Er verkaufte daraufhin die Einrichtung der Seewarte sowie alle gesammelten Unterlagen für 21 000 M an das Deutsche Reich. Das Reichsinstitut Deutsche Seewarte nahm am 1. Februar 1875 seine Tätigkeit auf.

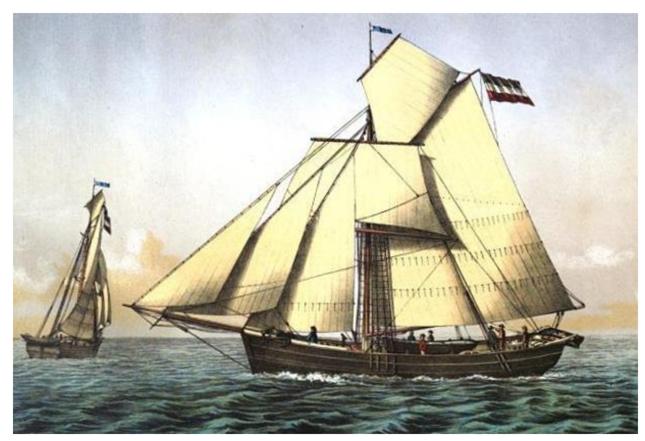
Im Deutschen Nordpolarverein bemühte v. Freeden sich um die Förderung deutscher Nordpolarforschung. In Anerkennung seiner Beratungen des Kapitäns Karl Koldewey *(ehemals Schüler von Arthur Breusing an der Seefahrtschule Bremen)* anläßlich der beiden Nordpolarfahrten (1868 und 1869/70) wurde eine Insel bei Franz-Josephs-Land, eine Bucht der Shannon-Insel an der Ostküste Grönlands

und ein Kap auf Spitzbergen nach v. Freeden benannt.

Eine 1870 in Elsfleth gebaute Brigg wurde auf seinen Namen getauft. Und 1871 lief die Schonerbrigg *„Norddeutsche Seewarte“* in Papenburg vom Stapel. Dieses Schiff ging 1887 verloren. Der Untergang und die Rettung der Besatzung füllten damals die Schlagzeilen: *Kapitän Johann Mammes und seine Frau Margaretha waren mit dem Schiff im Dezember 1887 im atlantischen Ozean auf dem Weg vom englischen Hull ins italienische Santa Lucia mit einer Ladung Kohlen unterwegs. Am 23. Dezember schlug das Schiff in schwerem Sturm leck. Margaretha Mammes war zu diesem Zeitpunkt hochschwanger und gebar mitten im Sturm auf dem leck geschlagenen Schiff, einen Tag vor Weihnachten, eine kleine Tochter, die den Namen Anna erhielt. Wie die Besatzung, das Ehepaar Mammes und das kleine Baby die folgenden Tage auf dem Wrack überleben konnten, ist unbekannt. Es dauerte noch bis zum Neujahrstag 1888, bis endlich Rettung kam. Die Mannschaft der englischen „Laurestina“ entdeckte die mittlerweile fast gesunkene „Norddeutsche Seewarte“ und konnte die gesamte Besatzung und die sieben Tage alte Tochter retten. Dabei mussten die Seeleute, das Ehepaar und auch das Baby an einem Seil festgebunden den Weg zum rettenden Schiff durch das eiskalte Wasser zurücklegen! Glücklicherweise überlebten alle großen und kleinen Seeleute der „Norddeutschen Seewarte“ die Tragödie und wurden von der „Laurestina“ an Land gebracht. Nach der Heimkehr notierte der Standesbeamte in Papenburg dann als Geburtsort: „… auf der Reise von Hull nach St. Lucia auf 45‘ Nord und 18‘ West im Atlantischen Ocean …“ – ein einzigartiger Geburtsort für die kleine Anna Mammes.*

Karl Koldewey arbeitete ab 1871 an der Deutschen Seewarte in Hamburg, deren Abteilung *Nautische Instrumente* er 1875 übernahm. Im Jahre 1905 ging er als „Admiralitätsdirektor“ in den Ruhestand.

Die erste Polar-Reise Koldeweys erfolgte übrigens mit der Nordischen Jagt *„Grönland“*, die noch heute als segelndes Museumsschiff fahrtüchtig in Bremerhaven liegt. Die 1867 in Norwegen gebaute „Grönland“ ist das älteste heute noch segelnde Seeschiff Deutschlands.



Nordische Jagt „Grönland“,

Wilhelm v. Freeden siedelte nach dem Verkauf seiner Seewarte nach Bonn über, wo er bis 1891 die Fach-Zeitschrift „Hansa" redigierte und sich mit der Übersetzung englischer Reiseliteratur und meteorologischer Bücher beschäftigte. Von 1871-76 war Freeden Mitglied des Deutschen Reichstags; er gehörte dem linken Flügel der Nationalliberalen Partei an und vertrat in zahlreichen Reden die Interessen der Seefahrt.

Es folgt nun eine Werk-Liste dieses verdienten, wenn auch persönlich schwierigen Deutschen Gelehrten.

Die Nr. 29 dieser Liste empfehle ich der besonderen Aufmerksamkeit meiner Leser, denn dieses Büchlein besitzen wir tatsächlich in der Original-Ausgabe von 1885 in der Bibliothek unseres Fördervereins Schifffahrtsgeschichte Cuxhaven e.V.!

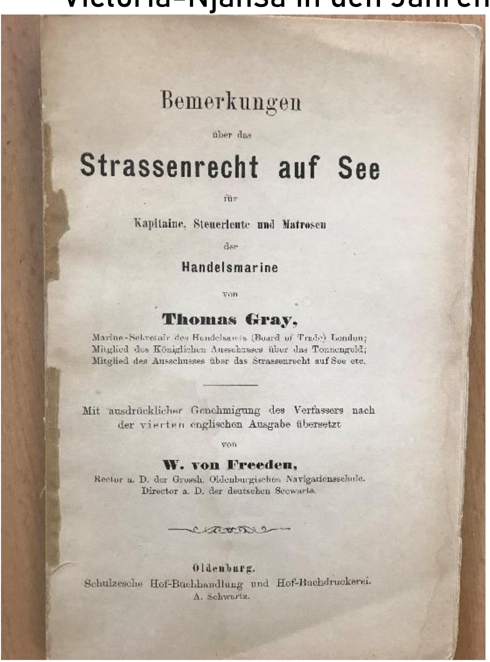
Werke Wilhelm v. Freedens:

1. Nachrichten über innere und äußere Zustände der Großherzoglichen Oldenburgischen Navigationsschule seit ihrer Reorganisation im Jahre 1856, Oldenburg 1862
2. Nautische Hülfstafeln nebst Erläuterungen über deren Berechnung und Gebrauch [mit Teunis Köster], Oldenburg 1862
3. Die Praxis der Methode der kleinsten Quadrate für die Bedürfnisse der Anfänger bearbeitet, 1. Thl.: Elementare Darstellung der Methode nebst Sammlung vollständig berechneter physikalischer, meteorologischer, geodätischer und astronomischer Aufgaben, welche auf lineare und transcendente Gleichungen führen, Braunschweig 1863
4. Handbuch der Nautik und ihrer Hülfswissenschaften, Oldenburg 1864
5. Zur Abwehr [gegen die Methode der Längenbestimmung durch Differenzen von Circummeridianhöhen], in: Hansa, 1, 1864, S. 90-92,
6. Worauf es in Betreff Einbürgerung der Methode der Längenbestimmung vermittelst Circummeridianhöhen allein noch ankommt, S. 191
7. Norddeutsche Seewarte, in: Hansa, 5, 1868, S. 852, 860, Aneroid- oder Quecksilber-Barometer, S. 1010-1111, 1017-1018
8. Die Nord-Deutsche Seewarte und das Nord-Deutsche Nautisch-Meteorologische Institut: Gegründet und dirigirt von W. v.Freeden, in: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesammtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann, 14, 1868, S. 31-34
9. Jahres-Berichte der Norddeutschen Seewarte, 1, 1868/69 - 4, 1871/72
10. Die Seewarte und 1) das National-Einkommen, 2) der Suezkanal, 3) ihr Verhältniss zu den Navigationsschulen, Hamburg 1869
11. Jahres-Bericht der Norddeutschen Seewarte, 1, 1868-6, 1873
12. Die wissenschaftlichen Ergebnisse der ersten deutschen Nordfahrt 1868, in: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesammtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann, 15, 1869, S. 201-219
13. Ueber die wissenschaftlichen Ergebnisse der ersten deutschen Nordfahrt von 1868: Oeffentlicher Vortrag, gehalten im Verein für Kunst und Wissenschaft zu Hamburg, nebst besonderen Ausführungen des Wetterbuches und einer Karte, den gesegelten Weg der „Grönland“, und die Strömungen, Isothermen, Isametralen und Isogonen des Nordmeeres enthaltend (= Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, H. 1)
14. Nordwestdeutscher Wetterkalender nach den 10jährigen Beobachtungen auf der meteorologischen Station Elsfleth an der Weser in den Jahren 1858-67 berechnet (= Mittheilungen aus der Nord-deutschen Seewarte, H. 2), Hamburg 1869
15. Ueber die Dampferwege zwischen dem Kanal und Neuyork, nach den Journal-Auszügen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1860-1867 nebst Wind und Wetter in derselben Zeit, Hamburg 1870
16. Ueber den Westindischen Orkan, in: Hansa, 7, 1870, S. 2-6

17. The scientific results of the first German North Polar Expedition, Washington 1871
18. Entwurf eines Organisationsplanes für das nautisch-meteorologische und hydrographische Institut, die Deutsche Seewarte. Auf der Basis der bereits in Hamburg bestehenden Norddeutschen Seewarte, I.Abtheilung: Für Seefahrt, Berlin 1871 [mit Georg v. Neumayer]
19. Der holländische Härings- und Frischfischfang, Emden 1871 [Denkschrift der Hochseefischerei-Enquete-Kommission in Emden mit Carl Dantziger und P. v. Rensen]
20. Die Normalwege der Hamburger Dampfer zwischen dem Kanal und New York, nach den Journal-Auszügen derselben in den Jahren 1860-1869 (= Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, H. 4), Hamburg 1872
21. Zur Erläuterung des Straßenrechts auf See, Hamburg 1872
22. Deutsche Schiffstypen, in: Hansa, 11, 1874, S. 57-63
23. Reise- und Jagdbilder aus Afrika: Nach den neuesten Reiseschilderungen zusammengestellt, Leipzig 1888.

Übersetzungen:

24. Robert H. S c o t t, Elementare Meteorologie, Leipzig 1884
25. Barometerbuch zum Gebrauch der Seeleute: Nach der neuesten Ausgabe des „Barometer Manual for the use of seamen“ des Meteorological Office zu London, Oldenburg 1885
26. Harry Hamilton J o h n s t o n, Der Kilima-Ndjaro: Forschungsreise im östlichen Aequatorial-Afrika. Nebst einer Schilderung der naturgeschichtlichen und commerziellen Verhältnisse, sowie der Sprachen des Kilima-Ndjaro-Gebietes, Leipzig 1886
27. d e r s., Der Kongo, Reise von seiner Mündung bis Bolobo, nebst einer Schilderung der klimatischen, naturgeschichtlichen und ethnographischen Verhältnisse des westlichen Kongogebietes, Leipzig 1884
28. Joseph T h o m s o n, Durch Massai-Land: Forschungsreise in Ostafrika zu den Schneebergen und wilden Stämmen zwischen dem Kilima-Ndjaro und Victoria-Njansa in den Jahren 1883 und 1884, Leipzig 1885
29. Thomas G r a y, Bemerkungen über das Strassenrecht auf See für Kapitaine, Steuerleute und Matrosen der Handelsmarine, Oldenburg, 1885
30. Guillermo Antonio F a r i n i, Durch die Kalahari-Wüste: Streif- und Jagdzüge nach dem Ngami-See in Südafrika, Leipzig 1886.



Bemerkungen

über das

Strassenrecht auf See

für

Kapitaine, Steuerleute und Matrosen

der

Handelsmarine

von

Thomas Gray,

Marine-Sekretair des Handelsamts (Board of Trade) London;
Mitglied des Königlichen Ausschusses über das Tonnengeld;
Mitglied des Ausschusses über das Strassenrecht auf See etc.

Mit ausdrücklicher Genehmigung des Verfassers nach der vierten englischen Ausgabe übersetzt

von

W. von Freeden,

Rector a. D. der Grossh. Oldenburgischen Navigationsschule.
Director a. D. der deutschen Seewarte.

Oldenburg.
Schulzesche Hof-Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei.
A. Schwartz.

So sieht das Buch von 1885 in unserer Vereins-Bibliothek heute aus. Der Einband ist leider verloren gegangen. Aber der Text ist vollständig erhalten und lesbar.